

DEPARTEMENT BAU, VERKEHR UND UMWELT

FRAGEBOGEN ZUR ANHÖRUNG

Limmattalbahn; Investitionsbeitrag zum Bau der Bahninfrastruktur; Verpflichtungskredit vom 19.08.2014 bis 21.11. 2014

Name/Organisation	Piratenpartei Aargau
Kontaktperson	Kilian Brogli
Kontraktadresse	-
PLZ	5000
Ort	Aarau
Telefon	
E-Mail	vorstand@piraten-aargau.ch

Einzureichen an (vorzugsweise elektronisch)
Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau

E-Mail: verkehr@ag.ch

Auskunftsperson während des Anhörungsverfahrens
Oliver Morel, Projektleiter Infrastruktur öV, Tel. 062 835 33 59

Fragen zur Anhörung

Thema 1:

Siedlungsentwicklung und Verkehrserschliessung Das Limmattal gehört zu den am stärksten wachsenden Regionen im Kanton Aargau. Im kantonalen Richtplan ist der Raum Spreitenbach (Industriegebiet Süd) als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt von kantonalen Bedeutung festgesetzt. Das bedeutet, das Wachstum findet statt und konzentriert sich am beabsichtigten Ort. Gleichzeitig löst die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung eine Steigerung des Verkehrsaufkommens (Summe der Anzahl Personalfahrten pro Tag mit MIV und öV) im ganzen Limmattal um rund ein Viertel aus. Bei der Verkehrssituation ist zwischen lokaler Erschliessung und überregionaler Erreichbarkeit zu unterscheiden. Die lokale Erschliessung bezieht sich auf die Verkehrsabwicklung innerhalb des Limmattals, die überregionale Erreichbarkeit hingegen auf die Möglichkeit, das Limmattal mit seinen Arbeitsplätzen und Geschäften von anderen Regionen aus zu erreichen. Die bestehende Kapazität des Strassennetzes und der Buslinien ist heute in den Spitzenstunden weitgehend ausgeschöpft. Um die weitere Siedlungsentwicklung zu ermöglichen und eine leistungsfähige und zuverlässige Erschliessung zu sichern, muss der Grossteil des zukünftigen Mehrverkehrs zwischen Zürich und Killwangen vom öffentlichen Verkehr übernommen werden. Die Limmattalbahn ist eine zwingende Voraussetzung, damit die Mobilität von Wohnbevölkerung und Beschäftigten sowie die überregionale Erreichbarkeit auch in Zukunft aufrechterhalten werden können. Das realisierbare Potenzial der geplanten Siedlungsentwicklung ist abhängig von der realisierbaren Kapazität des Verkehrssystems. Ein Verzicht auf die Limmattalbahn hätte zur Folge, dass das theoretisch vorhandene Entwicklungspotenzial nur zum Teil ausgeschöpft werden könnte und Reduktionen der Ausnützung / baulichen Dichte geprüft werden müssten.

Frage 1.a: Befürworten Sie einen Ausbau der Verkehrskapazität im Limmattal, damit das im Richtplan der Kantone Aargau und Zürich vorgesehene Potenzial an Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung ausgeschöpft und die überregionale Verkehrsanbindung sichergestellt werden kann? Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

Die Vernetzung der Wirtschaftsregionen miteinander und durch den öV begrüsst die Piratenpartei Aargau. Die Transport Kapazitäten sind so auszurichten, dass eine angemessene Reserve auch mit dem Ausschöpfen des Potentials für die nächsten Generationen vorhanden sind.

Frage 1.b: Teilen Sie die Einschätzung, dass die Limmattalbahn zwingende Voraussetzung für die angestrebte Siedlungsentwicklung ist?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

Das aufgezeigte Wachstum der Wohn- und Arbeitsbevölkerung zeigt den Bedarf, die diversen MIV, öV und LV zu fördern. Die Optimierung des Strassenverkehrs von 10% wurde ausgeschöpft und weitere Investitionen in diesem Sektor würden weitere Kosten resp. Anschlussstrassen notwendig machen. Die Limmattalbahn ist eine sehr gute Option. In diese Zusammenhang weist die Piratenpartei Aargau darauf hin, dass neben den verarbeitenden Betrieben, welche ein zusätzliches Verkehrsaufkommen für deren Waren generieren, zusätzlich das Siedlungsgebiet für Betriebe und Unternehmen aus dem Dienstleistungssektor attraktiv zu gestalten.

Die Piratenpartei Aargau platziert an dieser Stelle wir noch einen allgemeinen Hinweis zu den hohen Pendleraufkommen. Der Kanton Aargau soll vermehrt Telearbeitsplätze/Homeoffice fördern und fördern. Mit diesem Arbeitsmodel könnte ein tieferes Pendlervolumen erreicht werden, indem die Arbeit zu den Leuten und nicht nur die Leute zur Arbeit gebracht werden.

Frage 1.c: Teilen Sie die Einschätzung, dass Einschränkungen der zukünftigen überregionalen Erreichbarkeit des Limmattals – als Folge eines Verzichts auf den Bau der Limmattalbahn – zu vermeiden sind? Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

Das Limmattal ist ein prosperierender Teil des Aargaus und die Erreichbarkeit für eine erhöhte Standortattraktivität ein gewichtiges Element. In diesem Zusammenhang sind die Tarifzonen im Einklang mit den Bedürfnissen der Wirtschaft und Bevölkerung zu prüfen und gegebenenfalls zu vergrössern.

Thema 2:

Identitätsbildung und Entwicklungsperspektiven Entscheidend für die Wahl einer Stadtbahnvariante war nebst den betriebstechnischen Eigenschaften auch die Erkenntnis, dass ein Bahnsystem die beabsichtigte nachhaltige und qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung sowie die verstärkte Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr langfristig am besten unterstützen kann. Sie schafft eine wichtige Voraussetzung für die von den Standortkantonen angestrebte grenzüberschreitend koordinierte Siedlungsentwicklung, bildet das Rückgrat derselben und setzt einen städtebaulichen Impuls für die künftige Positionierung des Raums als attraktiver urbaner Entwicklungsraum mit hoher Identität. Vergleichbare, in jüngster Zeit realisierte Projekte wie Glattalbahn oder die Tramverlängerung Zürich West zeigen das Potenzial einer koordinierten Entwicklung auf.

Am Endpunkt Killwangen wird die Limmattalbahn mit der S-Bahn und den weiterführenden Buslinien verknüpft, die mittelfristig ein optimiertes und attraktives regionales öV-System bilden. Langfristig kann die Limmattalbahn – entsprechend der weiteren Siedlungsentwicklung – in den Raum Baden und darüber hinaus verlängert werden. Eine Verlängerung der Bahn über Neuenhof in den Raum Baden-Wettingen wurde in verschiedenen Studien untersucht und ist im Richtplan als Vororientierung enthalten. Entsprechend der Motion GLP (11.297) und dem Postulat GLP (12.173) werden Varianten einer Weiterführung der Limmattalbahn über Baden hinaus in Entwicklungsschwerpunkte wie etwa Würenlingen oder den Raum Brugg untersucht.

Frage 2.a: Teilen Sie die Auffassung, dass die Limmattalbahn einen zentralen Beitrag zur Aufwertung, zur qualitativ hochstehenden Weiterentwicklung und zur Identitätsbildung des Limmattals leistet? Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

Die Piratenpartei Aargau sieht dies in allen Bezirken und Regionen als Aufwertung und Steigerung der Standortattraktivität an. Mit dem sich einstellenden Erfolg soll keine Streichung von Subventionen stattfinden, wie dies beispielsweise mit der Leistungsanalyse 2013 im Fricktal/TNW angestrebt wird.

Frage 2.b: Verlängerung in den Raum Baden-Wettingen Erachten Sie die Möglichkeit einer späteren Verlängerung der Limmattalbahn über Killwangen hinaus in den Raum Baden-Wettingen als notwendig? Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

Die Verlängerung der Limmattalbahn in den Raum Baden-Wettingen ist in die Planung aufzunehmen resp. in mittlerer Zukunft die notwendigen Streckenführung planerisch zu blockieren. Die öffentliche Auslastung der Strecke Baden-Zürich während den Spitzenzeiten ist sehr stark und mit einer weiteren Reise Möglichkeit könnte das Angebot ergänzt werden. In diesem Zusammenhang sollen weitere Transport- und Reisemöglichkeiten laufend eruiert werden und zukunftsweisende Möglichkeiten geprüft werden (Stichworte z.Bsp. SwissMetro, 9Uhr GA)

Thema 3:

Kosten, Nutzen, Finanzierung Der Investitionsanteil des Kantons Aargau an die Limmattalbahn beträgt 178 Millionen Franken. Daran ist nach heutigem Stand ein Bundesbeitrag von 58,6 Millionen Franken zu erwarten. Die Limmattalbahn ist eine Grossinvestition, von deren langjährigem Nutzen mehrere Generationen profitieren werden. Den Kosten für die Grossinvestition stehen verschiedene Arten von Nutzen gegenüber: Neben den Hochbauinvestitionen im künftigen urbanen, qualitativ hochstehenden Stadtraum sind wirtschaftliche Aktivitäten zu erwarten, die zu höheren Beschäftigtenzahlen und qualifizierten Arbeitsplätzen mit höherer Wertschöpfung führen. Zusammen mit den volkswirtschaftlichen Effekten durch Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger resultieren daraus für die Gemeinden wie den Kanton höhere Steuereinnahmen, für die Grundeigentümer höhere Grundstückswerte und für die Region insgesamt eine hohe Standortattraktivität und damit verbundene positive Imageeffekte. Entsprechend dem langjährigen Nutzen soll die Finanzierung über ein Darlehen mit Amortisation und Abschreibung über 35 Jahre erfolgen. In Analogie zur Finanzierung des Campus Brugg/Windisch werden die erforderlichen Investitionsbeiträge als Darlehen des Kantons Aargau an eine noch zu gründende Finanzierungsgesellschaft überwiesen. Die Amortisation sowie die Verzinsung der Darlehensbeträge erfolgen zu Lasten des Budgets des Aufgabenbereiches 635 Verkehrsangebot. Gemäss Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, SAR 751.100) können Beiträge an Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs aus der Strassenkasse geleistet werden: "§ 7 c) Ausgaben 1 Zu Lasten der Strassenrechnung gehen a) ...

b) die nachfolgend genannten Ausgaben zur Vermeidung von externen Kosten des Strassenverkehrs:

1. Ausgaben für die Sanierung von Niveauübergängen und für Verkehrstrennungsanlagen;
2. Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten;
3. ...
4. Ausgaben für den Bau der kantonalen Radrouten, sofern sie nicht über bestehende geeignete Gemeindestrassen führen, und Beiträge an den Bau von Radwegen, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten;
5. ...“

Gestützt hierauf soll die Spezialfinanzierung Strassenrechnung einen einmaligen Beitrag an den Bau der Limmattalbahn leisten. Die Voraussetzung dafür ist hier gegeben, weil die Limmattalbahn einen wesentlichen Teil des zukünftigen Mehrverkehrs übernehmen und so das Kantonsstrassennetz unmittelbar entlasten wird.

Frage 3.a: Teilen Sie die Einschätzung, dass den Investitionen in die Limmattalbahn ein angemessener langfristiger Nutzen in verschiedenen Bereichen gegenüber steht, von dem mehrere Generationen profitieren werden? Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

Die Bereitstellung der Limmattalbahn wird in diverse Bereiche eine positive Ausstrahlung haben und über die weiteren Generationen hinaus einen Mehrwert generieren.

Frage 3.b: Ist eine Finanzierung des auf den Kanton Aargau entfallenden Investitionsbeitrags mittels Darlehen des Kantons an eine Finanzierungsgesellschaft Limmattalbahn mit Amortisation und Verzinsung über 35 Jahre in Form von Betriebskosten sinnvoll? Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

Bemerkungen:

Diese Variante ist für den Kanton Aargau mit der Finanzierung des Campus FHNW erfolgreich getestet worden und stellt einen gangbaren Weg dar. Mit der Variante 1 würde ein 4 jähriger Stillstand in der weiteren Entwicklung sowie Investition in die Verkehrsinfrastruktur im Kanton Aargau herbei geführt, was im Hinblick auf die FABI zu erheblichen weiteren Verzögerungen führen würde.

Die Piratenpartei Aargau bedauert, dass im Vergleich zu den anderen Geldgebern die "geringe" Summe von 199 Mio. resp. 2,4% der Jahresrechnung 2013 nicht auf einmal erbracht werden kann. Die Abschreibungsdauer von 35 Jahren wird in der Bilanz des Kanton Aargau inkl. Zins aufgeführt und somit zukünftigen Generation belastet.